VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 76)**

z dnia 7 grudnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 76)

7 grudnia 2017 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji oraz **Krzysztofa Zaremby (PiS)**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat konwencji międzynarodowych oraz współpracy z partnerami europejskimi w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej,

– informację na temat realizacji programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2017-2028”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Joanna Kopczyńska** zastępca dyrektora w Departamencie Zasobów Wodnych Ministerstwa Środowiska, **Renata Szczerek** doradca w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Robert Kęsy** zastępca prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Antonowicz** prezes zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam panie i panów posłów oraz zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Przeczytam listę gości: pan Zbigniew Antonowicz prezes zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat”, członek zarządu Rady Interesów Portu Szczecin; pan Marcin Białek naczelnik wydziału w Departamencie Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; pani Małgorzata Buszyńska główny specjalista w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pan Tomasz Emiljan dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli; czekamy jeszcze na pana ministra Gajdę; pan Maciej Gromek dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie; pani Małgorzata Gruberska-Gorgol naczelnik wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; pani Anna Jastrzębska dyrektor Departamentu Inwestycji i Nadzoru Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej; pan Robert Kęsy zastępca prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej; pan Marian Kidaj dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku; pani dyrektor Joanna Kopczyńska zastępca dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych Ministerstwa Środowiska; pan Paweł Krężel zastępca dyrektora w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; pan Marek Maj doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli; pan Jerzy Materna sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; pani Jolanta Mosór starszy specjalista w Departamencie Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; pani Monika Niemiec-Butryn dyrektor Departamentu Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; pan Mariusz Przybylski dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu; pan Jan Pyś dyrektor Urzędu Żeglugi

Śródlądowej we Wrocławiu; pani Renata Szczerek doradca w Departamencie Gospodarowania Wodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i pani Magdalena Wróbel starszy inspektor w Departamencie Gospodarowania Wodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty: rozpatrzenie informacji na temat konwencji międzynarodowych oraz współpracy z partnerami europejskimi w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej oraz rozpatrzenie informacji na temat realizacji programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2017-2028”. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Nie słyszę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Poproszę pana ministra Jerzego Maternę o zreferowanie pierwszego punktu, a następnie głos zabierze przedstawiciel Ministerstwa Środowiska. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jak państwo wiedzą, w zeszłym roku pracowaliśmy nad konwencją AGE. W dniu 23 stycznia 2017 r. pan prezydent podpisał ustawę, a następnie 6 marca br. podpisał Europejskie Porozumienie w sprawie głównych, śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. To jest bardzo ważne porozumienie, ponieważ wytycza trzy główne szlaki o znaczeniu międzynarodowym, tj. E30, E40, E70 i zobowiązuje rząd w określonym okresie do realizacji porozumienia, czyli tzw. IV klasy o znaczeniu międzynarodowym. Jak państwo wiedzą, porozumienie jest krokiem do wypełnienia Białej Księgi Unii Europejskiej. Po pierwsze, jedna z dyrektyw mówi, że do 2030 r. 30% transportu drogowego na odcinkach powyżej 300 km ma być przeniesiony na inne środki transportu – wodnego lub kolejowego, a do 2050 r. powinno to stanowić 50% tego typu transportu. Po drugie, wypełnia drugą dyrektywę, mówiącą, że każdy port morski powinien mieć drogę wodną. To są dwie ważne dyrektywy, które pozwalają na realizację założeń.

Jeśli chodzi o porozumienia z partnerami, od pewnego czasu są prowadzone regularne spotkania ze stroną czeską. Przypominam, że dzisiaj Czesi są na etapie zakończenia studium wykonalności dla odcinka: Dunaj – Odra – Łaba. Jest to odcinek o długości 380 km. Jeśli chodzi o naszą stronę, dostarczamy wszystkie materiały związane z odcinkiem: Chałupki – Kędzierzyn-Koźle. Jak państwo wiedzą, w sumie jest 13 wariantów. Na odcinku 380 km przewidywane jest 13 śluz i dwa tunele długości ok. 2 km. Jeśli chodzi o stronę czeską, efekty powinny być widoczne pod koniec stycznia 2018 r. Jest już gotowa analiza transportowa, a na ukończeniu jest analiza środowiskowa i hydrologiczna. Polska rozpoczęła studium wykonalności przy udziale portów Szczecin – Świnoujście. W dniu 6 listopada odbyła się konferencja we Wrocławiu. Niedawno w Opolu pokazaliśmy modelowanie, jak będzie wyglądała cała Odra w IV klasie żeglowności. Jako ministerstwo prowadziliśmy dialog techniczny, a teraz rozpoczynamy przetarg na analizę transportową, która zostanie wykonana w przyszłym roku. Studium wykonalności zakończy się również pod koniec 2018 r.

Jeśli chodzi o Białoruś, sprawa dotyczy drogi E40. Były prowadzone liczne rozmowy:13 października 2016 r. w Mińsku, 8-9 grudnia 2016 r. w Brześciu, następnie 30 stycznia, 14 marca, 26-27 czerwca i 17 października 2017 r. w Polsce. Generalnie chodzi nam o stworzenie tzw. intermodalnego systemu, czyli węzła wodno-kolejowego na granicy polsko-białoruskiej. Drogą wodną IV klasy można dostarczać towary do granicy Białorusi, a od strony polskiej stworzyć węzeł kolejowy, którym może przewozić ładunki do Gdańska. Prace są intensywne, ale po stronie białoruskiej jednego dnia widzimy dużą przychylność, innym razem stanowisko jest odmienne. Jak wiemy, Białoruś jest pod dużym wpływem politycznym Rosji, zatem jest w dużym stopniu nieprzewidywalna.

Jeśli chodzi o Republikę Federalną Niemiec, współpraca rozwija się mało dynamicznie. Dotychczasowy minister ze strony Niemiec nie był zainteresowany modernizacją odrzańskiej drogi wodnej. W dniu 17 maja 2017 r. pan minister Marek Gróbarczyk wystosował pismo zapraszające do rozmów. Do dzisiaj nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Wiemy

jednak, że w Niemczech odbyły się wybory, do dzisiaj nie ma sformowanego rządu, więc rozmowy są trudne. Ale jeśli chodzi o landy niemieckie, współpraca układa się w miarę dobrze, jesteśmy cały czas w kontakcie.

Niedawno, 16 listopada, odbyła się konferencja poświęcona rzece Odrze. Zorganizował ją wojewoda dolnośląski pan Paweł Hreniak. Zakończyła się podpisaniem porozumienia na rzecz współpracy w odniesieniu do odrzańskiej drogi wodnej. Jeśli chodzi o sprawy międzynarodowe, 5 grudnia oficjalnie potwierdzono członkostwo Polski w Inland Navigation Europe. To jest organizacja, która wspiera wszystkie działania, jeśli chodzi o żeglugę śródlądową. Warto być jej członkiem, ponieważ pomogą nam w realizacji programów. Przygotowujemy się do następnej perspektywy 2021-2027 i potrzebujemy sojuszników, którzy ułatwiliby realizację wszystkich zadań, stojących przed nami.

Przypominam, że zabiegamy w Ministerstwie Rozwoju o kwotę 20 mld euro, na programy związane z przywróceniem żeglowności w przyszłej perspektywie. Dotyczy to wszystkich inwestycji związanych z Odrą i Wisłą. Robimy wszystko, żebyśmy w 2023 r., gdy będzie rewizja TEN-T, mogli przystąpić do działań. Czynimy również wszystko, aby powstał komitet odrzańskiej drogi wodnej, na wzór komitetu Dunaju, Renu, i byśmy wspólnie ze stroną słowacką, czeską, niemiecką mogli sięgać po europejskie programy, np. „Łącząc Europę". Jak państwo wiedzą, co jest zapisane w naszym programie, przy stopniach wodnych chcemy budować elektrownie. To jest również jeden z elementów, dzięki któremu będziemy mogli sięgać po środki finansowe, aby następnie, korzystając z elektrowni, spłacać zobowiązania związane z powstającymi inwestycjami.

To wszystko, jeśli chodzi o współpracę narodową i konwencję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Poproszę o zabranie głosu przedstawiciela Ministerstwa Środowiska, panią Joannę Kopczyńską zastępcę dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych Ministerstwa Środowiska Joanna Kopczyńska:

Pani przewodnicząca, państwo posłowie, panie ministrze, jeśli chodzi o dział rządowy związany z utrzymaniem morskich dróg wodnych, zgodnie z ustawą o działach i kompetencjach administracji rządowej, odpowiada za niego oczywiście minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Natomiast, to nie oznacza, że nie współpracuje z nim minister właściwy do spraw gospodarki wodnej. W kilku komisjach międzynarodowych prowadzimy prace, które dotyczą naszych rzek granicznych. Chcę dzisiaj krótko zreferować jak wyglądają te prace.

Przede wszystkim, na szczególną uwagę zasługuje Polsko – Czeska Komisja do Spraw Wód Granicznych. W ramach działalności grupy roboczej do spraw przygotowań zadań i koncepcji inwestycyjnej na wodach granicznych, stałym punktem programu komisji jest wymiana informacji, dotyczących aktualnego stanu prac koncepcyjnych dla połączenia Koźle – Ostrawa, o którym mówił pan minister Materna. Drugą grupą roboczą działającą w ramach Komisji jest grupa robocza do spraw hydrogeologii i hydrologii oraz ochrony przeciwpowodziowej. Tutaj przedstawiane są informacje z zakresu prowadzenia kontroli regularnego monitoringu reżimu wód podziemnych w obszarze ewentualnego przyszłego oddziaływania planowanego zbiornika Racibórz na Odrze oraz wzajemnie przekazywane są wyniki prac monitoringowych.

Oddzielną platformą wymiany informacji z zakresu przyszłych planowanych granicznych połączeń żeglugowych jest polsko – czesko – słowacka grupa robocza do spraw budowy połączenia Dunaj – Odra – Łaba, dla której przewodnictwo polskiej części delegacji od roku 2016 sprawuje przedstawiciel Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jest to komisja wspomniana w wystąpieniu przez pana ministra Maternę. Aktualnie wiodącym tematem jest wymiana informacji z zakresu postępów strony czeskiej nad opracowaniem studium wykonalności dla połączenia Dunaj – Odra – Łaba, w którym zostaną uwzględnione również odcinki przygraniczne.

W ramach studium wykonalności dla kanału Dunaj – Odra – Łaba ma zostać wykonana analiza różnych wariantów prowadzenia trasy z wyborem optymalnego rozwiąza-

nia, analiza marketingowa, obejmująca określenie realności i ekonomicznej opłacalności funkcjonowania połączenia oraz analiza ekonomiczna dotycząca porównania kosztów i korzyści związana z budową połączenia. W studium zostanie również przedstawiona analiza hydrologiczna i hydrauliczna, szczególnie w kontekście określenia, czy jest wystarczająca ilość wody do funkcjonowania poszczególnych wariantów. Zarówno prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, jak i dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, właściwej administracyjnie dla tego połączenia, aktywnie wspierają prace grupy, oddelegowując pracowników urzędów lub udostępniając dane lub dokumentacje, które leżą w obszarze zainteresowania strony czeskiej, jak również oczywiście w ramach współpracy z ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Kolejnym tematem współpracy jest praca Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, który ściśle współpracuje z Urzędem ds. Dróg Wodnych i Żeglugi w Eberswalde oraz Generalną Dyrekcją Dróg Wodnych i Żeglugi Oddział Wschód w Magdeburgu w obszarze następujących zagadnień: porozumieniu administracyjnym o organizacji i współpracy w zakresie bezpieczeństwa i ułatwiania ruchu żeglugowego na wodach granicznych rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 i rzeki Odry Zachodniej od km 0 do km 17,1. Jest to porozumienie z 8 listopada 1995 r. Istnieje współpraca również przy instrukcji oznakowania żeglownego szlaku granicznego odcinka rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 i rzeki Odry Zachodniej od km 0 do km 17,1. Jest to instrukcja z dnia 26 listopada 2014 r. Instrukcja robocza do regulacji przepływów i rozrządów wód w biegu rzeki Odry od km 667,1 (Kanał łącznikowy Hohensaaten) do km 730 (Kanał Klucz – Ustowo), a także instrukcja obsługi Jazu Widuchowa.

Pozostałe obszary bieżącej, bezpośredniej współpracy polsko-niemieckiej obejmują m. in.: uzgadnianie warunków i terminów prowadzenia prac pomiarowych, w tym cyklicznych pomiarów przekroi poprzecznych, obejmujących graniczny odcinek Odry; uzgadnianie warunków realizacji inwestycji obcych, krzyżujących się z Odrą graniczną; organizowanie objazdów i spotkań roboczych, obejmujących poszczególne dziedziny współpracy.

Przedstawiciele RZGW Szczecin biorą również aktywny udział w pracach polsko – niemieckiej Komisji do Spraw Wód Granicznych stanowiącej płaszczyznę dla realizacji zadań, wynikających z postanowień umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych z 1992 r.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo panią przepraszam, ale przyjęliśmy uzgodnienie. Dostaliśmy od państwa informację. Dlaczego państwo nam ją czytają podczas swojej wypowiedzi? Nam nie zależy, żeby państwo odczytywali informację na posiedzeniu Komisji, ale w syntetyczny sposób przedstawili, czym się zajmują. Przeczytaliśmy informację, możemy mieć pytania, więc bez sensu jest, aby państwo odczytywali nam to wszystko. To jest absurd.

Zastępca dyrektora MŚ Joanna Kopczyńska:

Dobrze pani przewodnicząca, w takim razie powiem w skrócie, że mamy jeszcze forum, które jest związane z polsko – niemiecką grupą roboczą do spraw bezpieczeństwa ruchu żeglugowego na wodach granicznych. Istnieje tam komitet monitorujący, którego przedstawicielem jest osoba z Ministerstwa Środowiska oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Obecnie w toku są ustalenia i prace zmierzające do powołania polsko – niemieckiego, wspólnego komitetu w sprawie implementacji postanowień podpisanej w 2015 r. umowy pomiędzy rządami Polski i Republiki Federalnej Niemiec. Najbliższe spotkanie jest przewidziane w styczniu 2018 r. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa reprezentujących ministerstwa chce jeszcze zabrać głos? Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chce zabrać głos? Nie słyszę. Czy ktoś z państwa gości chce zabrać głos? W związku z tym, zamykam dyskusję na temat pierwszego punktu.

Przechodzimy do realizacji drugiego punktu: rozpatrzenie informacji na temat realizacji programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2017-2028". O zreferowanie tematu proszę pana ministra Jerzego Materně.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Szanowna Komisjo, jeśli chodzi o utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2019-2028, w skład wchodzi między innymi ważna inwestycja, tj. pogłębienie toru do 12,5 m na odcinku Świnoujście – Szczecin. Całkowity koszt realizacji to 1 385 000 tys. zł, w tym z Unii Europejskiej ma pochodzić 1 177 000 tys. zł (stanowi to 85% kosztów kwalifikowanych), a z budżetu państwa 207 075 tys. zł, co stanowi 15% wydatków. Jeśli chodzi o aktualny etap to uchwaliliśmy specustawę, która pozwoli zrealizować inwestycję do 2022 r. Pogłębienie toru do głębokości 12,5 m jest bardzo ważną inwestycją z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Sejm przyjął specustawę. Przez ostatnie 10 lat tor był nieregularnie pogłębiany w ilości ok. 30%. Chcemy wykorzystać środki z Unii Europejskiej, zatem musiał powstać plan na lata 2019-2028, w celu systematycznego dokonywania prac, żeby przez 9 lat, do zakończenia inwestycji, tor został pogłębiony do 12,5 m. W związku z tym, powstał program wieloletni. Mogę powiedzieć, że nastąpił koniec etapu przygotowania. Rada Ministrów w trybie obiegowym przyjęła program i 12 grudnia odbędzie się uroczyste podpisanie i przekazanie środków do urzędu morskiego, żeby inwestycja została zakończona w 2022 roku.

Nie ukrywam, że plan wieloletni to niełatwe zadanie, ale dzięki niemu, po dokonaniu pogłębienia toru wodnego, program wieloletni zapewni regularne utrzymanie głębokości 12,5 m. Przy okazji zastanie pogłębiony port w Szczecinie za kwotę 700 mln zł. To są ogromne inwestycje, które pomogą funkcjonować portowi Świnoujście – Szczecin i przyjmować większe statki. W dalszej perspektywie myślimy o wykorzystaniu odrzańskiej drogi wodnej. Robimy wszystko, żeby tak się stało. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Mam pytanie do pana ministra i przedstawicieli Ministerstwa Środowiska. Zatwierdzaliśmy powstanie nowej instytucji Wody Polskie. Chcę państwa zapytać, jak ma wyglądać współpraca na styku ministra żeglugi śródlądowej i państwa, jeżeli chodzi o Wody Polskie?

Chcąc regulować rzeki i przeprowadzać jakiekolwiek inwestycje musimy zasięgać opinii państwa, jeśli chodzi o przeciwpowodziowe inwestycje. Nie rozmawialiśmy na ten temat, ale chcę usłyszeć państwa zdanie, z uwagi na inwestycję w żeglugę śródlądową.

Pan poseł Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Panie ministrze, mówił pan o programie w perspektywie do 2021 r., jeśli dobrze pamiętam.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Do 2022 r. ma być zakończona inwestycja, ale jeśli chodzi o wieloletni program pogłębiania, jest on przewidziany do 2029 r.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Z informacji, które posiadamy, w Urzędzie Morskim w Szczecinie projekt był gotowy pod koniec 2016 r., kiedy miał zostać przyjęty. Następnie podejmowano działania uzupełniające lub aktualizujące program, jak zostało podane w odpowiedzi na interpelację, którą składaliśmy. Należy powiedzieć, że to jest niezwykle potrzebny program, dlatego że prace czerpalne na torze podejściowym w Świnoujściu lub torze wodnym zewnętrznym w Świnoujściu lub Szczecin-Świnoujście i odnodze do Polic są niezwykle istotne dla regionalnej gospodarki morskiej. Natomiast, w odpowiedzi na interpelację zostało wskazane, że do końca 2017 r. program zostanie przyjęty.

Mam wrażenie, że to jest dokładnie to, o czym pan mówił, w ramach projektów finansowanych z tzw. CUPT. Jednak, jeden z ministrów wskazywał w odpowiedzi, że trwają prace nad ostatecznym oszacowaniem gwarantowanych środków na realizację przedmiotowej inwestycji. Dlatego chcę zapytać, czy środki, o których wspominał pan minister, dotyczą w całości realizacji inwestycji, czy zostały oszacowane w innej kwocie niż zakładano? Ostatnie pytanie, czy rzeczywiście teraz powstała ostateczna decyzja o przyjęciu programu? Czy sprawa została finalnie zamknięta i przyjęta przez rząd? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan minister.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za to pytanie. Prowadząc specustawę, na posiedzeniu komitetu stałego programu wieloletniego cały czas podkreślałem, że ten program został przyjęty jeszcze przez poprzedni rząd. Pogłębienie toru wodnego do 12,5 m jest realizacją tego programu, natomiast Unia Europejska zastrzegła, że musi być zagwarantowany plan wieloletni. Podkreśliłem wyraźnie, że przez ostatnie 10 lat nie było niestety realizowane pogłębienie, chociaż powinno być. W związku z tym, aby można było pogłębić tor do 12,5 m Unia Europejska zastrzegła, że musi być dołączony plan wieloletni. Opiewa on dzisiaj na wartość 237 mln zł.

Rząd przyjął realizację inwestycji. Ministerstwo Finansów przesłało do Komitetu Stałego Rady Ministrów pozytywną decyzję w trybie obiegowym i jutro zostanie podjęta decyzja o przyjęciu planu wieloletniego. W związku z tym, 12 grudnia SUPT chce uroczyście przekazać środki dla Urzędu Żeglugi Śródlądowej. Realizacja tego programu jest planowana na kwotę 1,3 mld zł do 2022 r. Pojawiły się obawy, że ostatnia transza na realizację o wartości 290 mln zł pochodziłaby nie z Unii Europejskiej, ale z budżetu państwa. Dodatkowo, nasze państwo musiałoby ponieść ostatnią ratę, którą przewidziano według harmonogramu do 2022 r., gdyby inwestycja nie została zakończona. Dlatego zrobiliśmy wszystko, żeby przyspieszyć prace.

Aby bezpiecznie można było zakończyć inwestycję, przyjęliśmy specustawę, która gwarantuje, że wszystko jest przygotowane, czekamy w blokach startowych. Urząd Gospodarki Morskiej przystąpi niezwłocznie do przetargu mając zapewnione środki z Unii Europejskiej i z budżetu państwa na finansowanie całego programu w kwocie 1,3 mld zł. Dodatkowo, mamy wieloletni plan, obejmujący kwotę 237 mln zł na lata 2019-2029 r.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę jeszcze odpowiedzieć na moje pytanie, panie ministrze. Pytanie było skierowane do przedstawicieli obydwóch ministerstw, dotyczyło współpracy Wody Polskiej i regulacji rzek.

Sekretarz stanu w MGMiŚŻ:

Współpraca jest jak w rodzinie – raz dobrze, innym razem gorzej, ale idziemy do przodu. Istnieje porozumienie z dnia 1 stycznia 2018 r. wynikające z Prawa wodnego. Mówię o żegludze śródlądowej. Mamy otrzymać kompetencje wynikające z Prawa wodnego i przejąć główne szlaki, czyli drogi międzynarodowe E30, E40 i E70. Rozmowy są trudne, ale mam nadzieję, że wszystko zakończy się dobrze i od 1 stycznia 2018 r. przejmiemy tzw. władztwo nad tymi ważnymi szlakami.

Będziemy robili wszystko, żeby realizować krok po kroku nasz program, który rząd przyjął w czerwcu 2016 r. tj. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030".

Zastępca dyrektora MŚ Joanna Kopczyńska:

Nawiązując do wypowiedzi pana ministra Materny, chcę jedynie uzupełnić, że zarówno cele związane z ochroną przeciwpowodziową, jak i cele żeglugowe i energetyczne mogą iść razem i możemy realizować je wspólnie. Dowodem na to jest podpisane w listopadzie bieżącego roku porozumienie pomiędzy ministrem środowiska, a ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz ministrem energii w sprawie budowy stopnia wodnego w Siarzewie.

Jest to inwestycja, która będzie miała funkcję przeciwpowodziową, ułatwiającą żeglugę śródlądową, podniesienia klasy żeglowności Wisły na tym odcinku, jak również będzie możliwa produkcja energii. To wszystko stanowi uzupełnienie wypowiedzi pana ministra Materny. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chcę przypomnieć państwu, że ostatnio dyskutowaliśmy, również z udziałem państwa przedstawicieli, odnośnie do szkodników w rybołówstwie. Dotyczy to między

innymi foki w Bałtyku, kormorana, bobra. Proszę, aby państwo pamiętali, że wiedza rybaków jest bardzo szeroka, bardzo ważna.

Chcę, żeby państwo zawiązali współpracę na forum europejskim i podjęli decyzję odnośnie do ochrony interesów naszych rybaków przed szkodnikami, również chronionymi. Jako przewodnicząca, przypominam o tym fakcie, gdyż można podjąć działania. Robią to inne kraje. A dane można uzupełnić, o czym świadczy zaangażowanie środowiska rybackiego, które uczestniczy w międzynarodowych spotkaniach i dysponuje bardzo dużą bazą danych. Bardzo proszę o współpracę z Komisją i środowiskiem. Ten problem trzeba jak najszybciej rozwiązać.

Pan chciał zabrać głos, bardzo proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Zbigniew Antonowicz:

Zbigniew Antonowicz, reprezentuję radę interesantów portu w Szczecinie oraz środowisko skupione w Stowarzyszeniu „Odrą w Świat". Chcę zabrać głos w sprawie propozycji związanej z zabezpieczeniem środków na utrzymanie drogi wodnej od Zatoki Pomorskiej do Szczecina, tzw. tor wodny.

Jeśli dobrze rozumiem, mamy do czynienia z dwiema zupełnie odrębnymi sprawami. Pierwsza to pogłębienie toru wodnego z dotacją Unii Europejskiej w wysokości 85%, reszta to nasze, polskie środki. Natomiast, zupełnie inny problem trwa już od 2016 r., na co zwrócił uwagę pan poseł. Z mojej wiedzy wynika, a byłem głównym dyspozytorem portu w Szczecinie, że problem trwa od drugiej połowy lat 90-tych. Środki przeznaczane z budżetu państwa na utrzymanie toru wodnego i środki, które w przyszłości mają być przewidziane na ten cel, są ciągle dysponowane w sposób nie pozwalający na utrzymywanie toru wodnego w należytym stanie. To są ewidentne straty dla całego środowiska wykonującego usługi w porcie szczecińskim i problem tak naprawdę nie został do końca nakreślony, chyba, że niedokładnie zanotowałem.

Proszę państwa, projekt zabezpieczenia środków z budżetu na wiele lat naprzód, na utrzymanie toru wodnego wynika z procedur, jakie Urząd Morski musiał wykonywać, otrzymując każdego roku środki budżetowe w okolicach połowy albo w drugiej połowie roku. Działając na zasadzie zamówień publicznych nie był w stanie wykorzystać nawet skromnych środków. Stąd powstał projekt, żeby budżet na wiele lat zadysponował środki i dał szansę prowadzenia prac utrzymaniowych w sposób przewidywalny i długotrwały. Projekt powstał w 2011 r., a nie 2016 r. W związku z tym, środowisko szczecińskie boryka się z tym problemem od wielu lat.

Należy dziękować, że w końcu, jak zwrócił uwagę pan minister, Unia Europejska upomniała się o nasze potrzeby. Natomiast, pan minister zauważył, że program będzie zabezpieczony środkami na lata 2019-2029. Po drodze mamy rok 2018. W związku z tym, jako środowisko, apelujemy, żeby spróbować zabezpieczyć środki na początku roku w takiej skali, aby nie realizować utrzymania drogi wodnej dopiero w drugiej połowie lat dwudziestych, ale od razu nadrobić zaległości, ponieważ to jest ewidentne deprecjonowanie pozycji portu szczecińskiego, jako portu bałtyckiego.

Przy okazji chcę jeszcze zapytać, jako prezes Stowarzyszenia „Odrą w Świat", czy możemy mówić, że rozporządzenie, które zostało nakreślone w Prawie wodnym, jest już upublicznione, czy w dalszym ciągu jest w trakcie konsultacji, konstruowania lub realizacji? Jest to niezwykle ważne, żeby od stycznia 2018 r. wszystkie struktury, które mają się zająć gospodarką wodną, rozpoczęły pracę od początku w sposób uporządkowany. Z tego wynika mnóstwo zawirowań i problemów. Dopytywałem w różnych miejscach. Z odpowiedzi wynikało, że rozporządzenie jeszcze nie zostało opublikowane i nie jest gotowe, ani podpisane. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mówiłem wielokrotnie, że Unia Europejska przeanalizowała dokładnie problem. Wynika z tego, że co roku wykonywane roboty były niedofinansowane. Średnio około 30% zostało zrealizowane. W związku z tym, aby środki przewidziane na pogłębienie kanału na odcinku od Świnoujścia do Szczecinka nie były zmarnowane, Unia Europejska

wymusiła na nas rozpoczęcie prac. Ministerstwo Finansów wyraziło zgodę, więc w trybie obiegowym Rada Ministrów przyjmie plan jutro. W dniu 12 grudnia jest już wyznaczona data w CUPT na przekazanie środków do Urzędu Morskiego i będzie to realizowane.

Mamy program wieloletni na lata 2019-2028 i środki unijne, które Urząd Morski będzie mógł niezwłocznie rozpisać, gdyż urzędnicy są przygotowani. Nie ukrywam, że jest mały poślizg, ale zostanie nadrobiony. Dzięki specustawie można już przygotowywać projekt, który będzie realizowany.

Jeśli chodzi o rozporządzenie, jest ono w gestii Ministerstwa Środowiska. Dzisiaj na posiedzeniu Komitetu Stałego Rady Ministrów, który tydzień temu wyraził zgodę na 690 pracowników dla Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, chociaż Ministerstwo Środowiska walczy i próbuje zmienić tę sytuację. Nie wiem, jak się zakończy posiedzenie Komitetu Stałego, ale myślę, że pozytywnie, utrzyma decyzję i lada moment wyjdzie rozporządzenie. Nie jest ono w gestii Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ale Ministerstwa Środowiska. Mam nadzieję, że wszystko zakończy się pozytywnie dla naszego państwa i rządu, gdyż chcemy to realizować.

Jeśli chodzi o finansowanie na rok 2018, faktycznie, w programie wieloletnim był okres 2018-2019, ale w budżecie nie było zarezerwowanych pieniędzy. Są środki. Ministerstwo Finansów wskazało, że w przyszłym roku zostaną przeznaczone 24 mln zł na pogłębienie portu w Gdyni. Mam nadzieję, że część pieniędzy uda się wygospodarować. Taka była sugestia Ministerstwa Finansów, aby skorzystać z tych środków w 2018 r. Z uwagi na fakt, że budżet został już skonstruowany, może uda się wyciągnąć część środków na przyszły rok, ale już w 2019 r. będzie gotowy program wieloletni i nie będzie więcej problemu, który istniał przez wiele lat. Dlatego Unia Europejska pochyliła się nad problemem i dzięki temu mamy gwarancję rozpoczęcia inwestycji. Każdego roku, prawie do września toczyły się negocjacje. Teraz już środki będą zagwarantowane i dzięki temu port będzie mógł funkcjonować, a to jest bardzo ważne dla naszego państwa z punktu widzenia chociażby NATO.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Nie słyszę. Zamykam dyskusję. Zwracam się z prośbą do państwa parlamentarzystów o nadsyłanie propozycji tematów do planu pracy na pierwsze półrocze 2018 r. Jednocześnie przypominam, że proponowane tematy powinny mieścić się w zakresie przedmiotowym działań Komisji, określonym w regulaminie Sejmu. Do Komisji należą sprawy gospodarki morskiej, w tym transportu morskiego i żeglugi morskiej, obszarów morskich, portów i przystani morskich, ochrony środowiska morskiego, rybołówstwa morskiego i popularyzacji problematyki morskiej, a także sprawy żeglugi śródlądowej, dróg wodnych śródlądowych i rybactwa śródlądowego.

Informuję, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję państwu za przybycie na posiedzenie Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji.